

川崎市制 100 周年記念事業 かわさき産業ミュージアム地域史講座 ～川崎の産業と川崎駅周辺の市街地の変遷～

第一部 川崎市の誕生と産業

川崎市市民ミュージアム学芸員 鈴木 勇一郎 氏

令和 6 年 12 月 1 日（日）10:00～12:00 東海道かわさき宿交流館 4 階集会室

【講師紹介 鈴木勇一郎】

和歌山県出身。青山学院大学大学院文学研究科博士後期課程修了。
専門は日本近代史、近代都市史。特に近代日本におけるお土産や鉄道の歴史を研究。著書に『おみやげと鉄道：名物で語る日本近代史』『電鉄は聖地を目指す：都市と鉄道の日本近代史』『国鉄史』など



はじめに

今日は川崎の近代史について、産業を絡めて 2 つのパートでお話します。

前半は、川崎といえばやはり産業、特に初期段階における工業です。これがどのように発達してきたのか、個々の主な工業の特徴などを概観します。



後半は小都市だった川崎が、工業の発達を踏まえて戦前の十数年の間に大都市にまで拡張し、現在の形になってきた経緯についてお話していきたいと思います。

現在の川崎市 初期の急速な発展

現在の川崎市は、南は川崎区臨海部の埋立地から川崎、武蔵小杉、溝ノ口を経て登戸。さらに最北・最西は百合丘や柿生まで、幅 30 km 以上の東西に細長く、広い市域になっています。これはもともと様々な町や村から成り立っていた地域です。大正 13（1924）年、今から 100 年前に川崎町・大師町・御幸村が合併して川崎市ができた後、わずか 10 数年の間に工業都市として発展し、周辺地域を併合しながら、現在の市域にまで拡大されてきています。

発足時は人口 5 万人ぐらいでしたが、現在の市域が出来上がる頃には 30 万人を超えています。10 数年の間に約 6 倍、これはすごい増え方でほぼ類例がありません。川崎と同時期

に東京や横浜も人口が急速に増えていきましたが、それでも例えば横浜で人口は 2 倍増程度です。川崎がそれだけ急激なスピードで発展し、大きくなっていったかということで、それを支えたのは急速な工業化です。

川崎市を構成する旧町村

川崎市を構成することになった地域の多くは橋樹郡に属していました(右図)。橋樹郡だった地域は、最終的に全て川崎市か横浜市かに編入され、橋樹郡は消滅しています。

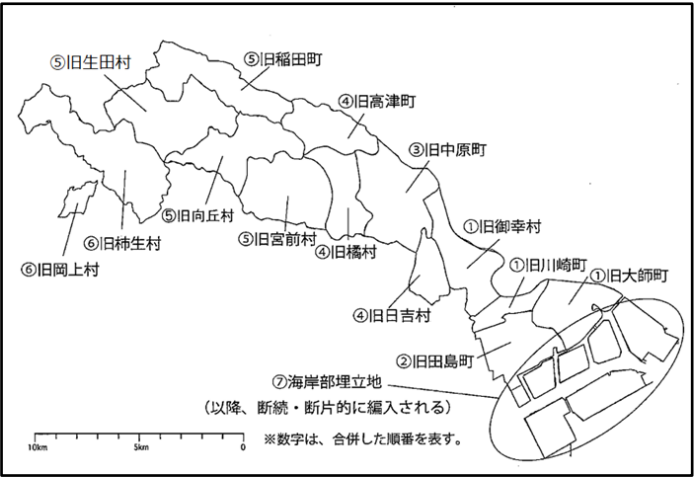
右下は大正初期の統計で、当時の橋樹郡の町村名と人口が記されています。一番上の保土ヶ谷町は、現在の横浜市保土ヶ谷区で12,000 人程。川崎町が約 8,700 人で次に多く、他の現在の川崎市域は、突出した規模を持つ町村が無い地域でした。

何となく横浜と川崎という二つの大都市が、橋樹郡の地域を山分けしていったように考えてしまいましたが、そうでは無かったようです。横浜が港町のアイデンティティとその求心力が強い地域だった一方、川崎は東海道の宿

場ではありましたが、そこまでの求心力はなく、また多くの参詣者を集めていた川崎大師も「川崎大師を中心にまちづくり」というほどの存在ではありませんでした。

川崎がどう発展し、どのような組み合わせで町村が合併されていくのか、実は当初から決まっていたわけではありません。川崎を中心に都市が形成されることになった理由は、やはり工業化であり、これこそが川崎の求心力を高めることになりました。

川崎市を構成する旧町村
『「川崎市域の変遷～川崎市の成り立ちとその広がり～」
(公文書館発行解説パンフレット)』



町村名	人口	現在
保土ヶ谷町	12,520	横浜市保土ヶ谷区
川崎町	8,709	川崎市川崎区
生見尾村	7,383	横浜市鶴見区
大師河原村	6,718	川崎市川崎区
稲田村	5,677	川崎多摩区
高津村	5,123	川崎市高津区
大綱村	5,021	横浜市港北区・神奈川区
城郷村	4,799	横浜市港北区・神奈川区
中原村	4,776	川崎市中原区
日吉村	4,519	川崎市中原区・横浜市港北区
御幸村	4,226	川崎市幸区
旭村	4,202	横浜市鶴見区・神奈川区・港北区
田島村	4,170	川崎市川崎区
町田村	3,907	横浜市鶴見区
宮前村	3,560	川崎市宮前区
生田村	3,363	川崎市多摩区・麻生区
住吉村	3,184	川崎市中原区
向丘村	3,140	川崎市宮前区・高津区・多摩区
橋村	2,495	川崎市高津区

『神奈川県橋樹郡案内記』より作成

川崎町

川崎町は江戸時代、東海道の宿場でしたが大きな宿場ではありませんでした。江戸・日本橋を出発して東海道最初の宿場は品川です。1601年に街道が整備された際には品川の次の宿場は神奈川でした。品川から神奈川までが遠く、間には多摩川もあるということで、川崎は後から設置された宿場でした。逆に言いますと品川と川崎の間は近すぎ、朝早く江戸を出発するとお昼前には川崎に到着してしまう。そうすると、川崎で泊まることはあまりなく、宿場単体でそれほど栄えていたわけではありませんでした。

では衰退していたのかということそうでも無く、江戸時代後期には川崎大師平間寺が厄除けの御利益があるということで、江戸から多くの参詣者を集めるようになります。参詣ルートは幾つかありましたが、大体川崎宿でちょっと休憩することになる。川崎宿の多摩川（六郷川）の近くには万年屋という大きな茶屋があり、奈良茶飯という名物が有名でした。

江戸時代が終わると宿場制度は廃止になりますが、多くの場合は街道を徒歩で行き来する時代が続きます。人力車や馬車が出るようになって、旅人のスピードが劇的に上がることはなく、宿場町的なまちの性格はしばらく残っていきます。

川崎宿が他と違ったところは、明治 5（1872）年の新橋横浜間の鉄道開業による地域への大きなインパクトです。この鉄道は首都東京と貿易港横浜を結ぶ国家プロジェクトで、当初は沿線地域の振興や利便性までは想定されていなかったのですが、実際に鉄道ができてみると川崎大師への参詣者がどっと増えました。開業直後から、毎月 21 日の川崎大師の縁日には臨時列車が朝から夕方まで一時間ごとに運行されるほどで、正確な統計はないのですが、川崎に来た人が相当増えたことは間違いないようです。

大師河原村

現在、京急大師線川崎大師の駅に行くと、駅前から門前町が続いて川崎大師にお参りに行くようになっていますが、少し不思議な構造です。普通は門前町を直線的に歩いて行くと、正面奥にお堂が現れるかと思うのですが、川崎大師の場合は右に 2 回曲がって回り込む構造です。御本尊は海に流れ着いた弘法大師の御像で、海に対して開かれたお寺です。そして鉄道や街道はその後からできたので、このような奇妙な構造なのではないかと思います。

川崎大師は江戸時代の後半頃から栄えてきたと言われますが、例えば現在の門前町にある久寿餅屋さんの創業は古くて明治 20 年代頃と伝わり、現在の門前町が出来上がってきたのがその頃と考えられます。川崎大師がお金を出して、多摩川沿岸に大師新道と呼ばれる参詣者用の道路を整備したのも同じ頃です。土を盛り上げて作ったので、堤防にもなり、桜並

木で花の名所にもなった一石三鳥の道でした。巨大な山門や、現在の大師公園になっている境内に隣接した参詣者の憩いの空間も同時期に作られています。

門前以外の大師河原村は農村地帯で、海岸部は海苔の養殖、多摩川沿いは果物の栽培が盛んな地域でした。

次頁の写真は大正時代に建てられた大師河原村の役場の写真ですが、やはりまだそんなに家が建ち並んでいるような風景ではありません。

もう1つの御幸村は、多摩川沿いの川崎駅よりも西側、現在ラゾーナや河原町団地辺りの地域で、やはり農村地帯でした。明治初期の川崎町、大師河原村、御幸村はある程度は栄えていましたが、大体は農村地帯で突出して発展した地域ではなかったことがこの辺りからも伺えます。



「大師河原村役場全景」
川崎市市民ミュージアム所蔵

石井泰助（1865～1931）

この状況が大きく変わるきっかけを作ったのが旧川崎宿の辺りで材木業を営んでいた石井泰助です。江戸時代から上流の青梅や奥多摩で切り出された木材が、筏に組まれて多摩川を下り、羽田沖を回って江戸深川の木場に出荷されていました。川崎はその中継点で材木業は重要な産業でした。石井家は川崎周辺で広大な土地を所有し、地域の有力者として知られていました。明治31（1898）年には川崎町長に就任、明治45年には川崎町の方針として工場の誘致を打ち出しています。



「石井泰助」
川崎市市民
ミュージアム所蔵

江戸時代には人口百数十万、将軍のお膝元として栄えた東京（江戸）でしたが、明治維新後は将軍や幕臣、参勤交代で来ていた大名や家臣、商人たちがいなくなり、実は一時衰退していました。これが明治30年代頃になってくると、首都機能も整ってきて産業が発達し、日露戦争後になると郊外での工場建設が盛んになります。そこで石井泰助は、東京に近く、多摩川の水を使いやすい川崎の地の利を活かし、積極的に工場を誘致することで工業都市として栄えていこうと考えたのです。

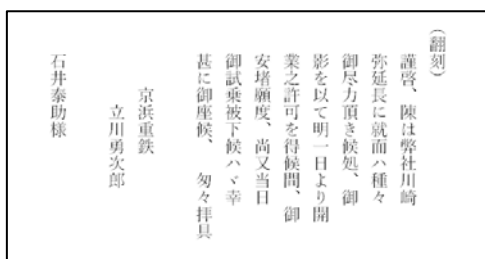
石井泰助宛立川勇次郎書簡（明治 35 年 8 月 31 日）

明治 30 年代には、川崎に電車が通ります。今でもそうですが、川崎駅から川崎大師までは、歩いていけなくはないですが、結構距離があります。明治時代は長らく人力車が使われていましたが、東海道線の開通による参詣客の増加もあり、ここに大量に安定的に人を運ぶ交通手段があればいいと考える人が出てきました。

明治 20 年代の後半頃から、電気鉄道（電車）をここに敷こうと設立・開業したのが大師電気鉄道、現在の京浜急行です。川崎大師駅前には「関東で最初の電車」の記念碑が建てられています。例えば大阪の南海電気鉄道は明治 18 年創業で京浜急行より古いですが、創業時は蒸気鉄道でした。電気鉄道として開業し、現在も続いているのは京浜急行が最初です。「日本最初の電気鉄道会社」とも言えるかと思います。

しかしこの電気鉄道には人力車業界が「商売に差し障る」と、かなり反対をしました。そこで当初は東海道と多摩川がぶつかる六郷橋と川崎大師の間で線路を敷きました。鉄道会社から見るとこれは妥協案で、川崎の町中まで線路を引き込みたいと考えていました。

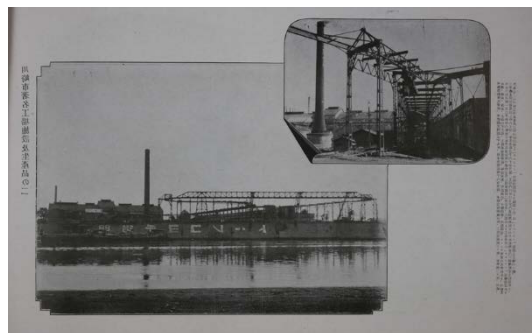
この実現に尽力したのも石井泰助でした。当時の京浜電鉄の実質的な経営者、立川勇次郎が石井泰助に送った感謝状を見ますと「弊社川崎弥延長に就面八種々御尽力頂き候…」と書かれています。おそらく土地の提供や地元の方々との折衝など、石井泰助の尽力で、川崎の町中まで乗り入れることができたのです。



「石井泰助宛立川勇次郎書簡（明治 35 年 8 月 31 日）」川崎市市民ミュージアム所蔵

横浜精糖（明治 39 年）

最初に川崎に工場として進出してきたのが「横浜精糖」。後の明治精糖で、隣には明治製菓の工場もできます。日本で洋菓子の大量生産を早くからした会社と言えばこの明治と森永です。ここにも石井泰助の尽力があったと言われています。工場があったのは現在の産業振興会館の辺りです。

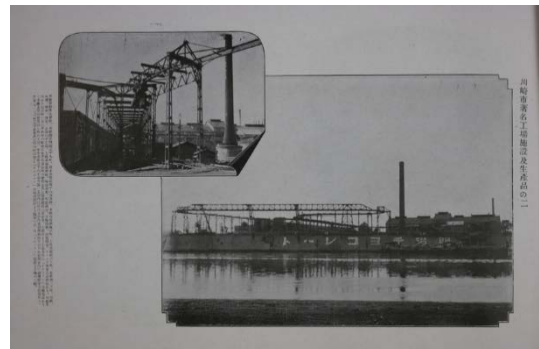


明治製菓・明治精糖工場
『工業港湾川崎市写真帖』より
川崎市市民ミュージアム所蔵

テルファー

工場が次々進出してきた理由は、多摩川の水運、工業用水としての利用が大きかったようです。これを象徴するのがテルファーと呼ばれる装置です(右写真)。多摩川沿いにクレーンのような設備とモノレールのようなレールが見えます。貨物を吊り下げ、レールに沿って移動させるクレーンの一種のような装置です。多摩川の水運で運ばれてきた原材料などを、工場に運び入れたり、できた製品を外に運び出したりしていました。

戦後の写真を見ますとテルファーを使って荷物が府中街道の上を横断しています。昭和40年代頃まで巨大なテルファーが川崎のランド



明治製菓・明治精糖工場
『工業港湾川崎市写真帖』より
川崎市市民ミュージアム所蔵



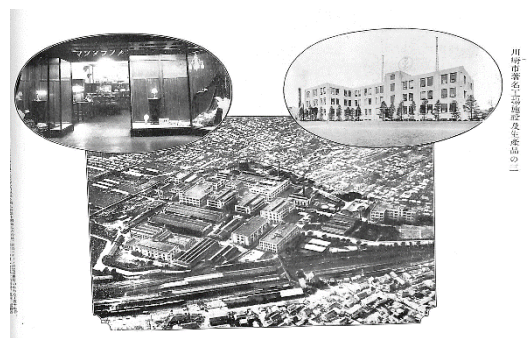
明治精糖 テルファー
「川崎市写真コンクール」作品 川崎市市民ミュージアム所蔵

マークだったようですが、残念ながら現在は残っていません。静岡県清水港には、これよりも規模は小さいですが、テルファーが産業遺産として保存されています。機会があればぜひ見ていただければと思います。

東京電気株式会社川崎工場（大正2年）

次に駅の裏側に大正初期に進出してくるのが東京電気の工場です。後に芝浦電気と合併して東京芝浦電気、東芝になっていく企業です。東芝川崎工場は、長らく川崎の中心的な工場で、初期の大きかった事業は電球の製造です。タングステンを使い、従来の電球よりかなり寿命が

延びたのですが、この製造に日本で初期に成功したのが東芝でした。その他、多くの先進的な電気製品が東芝川崎工場から世に送り出されました。多摩川から少し離れていましたが、駅に接続しており鉄道の便を利用することができました。



『工業港湾川崎市写真帖』より

日本蓄音器商会（明治 41 年）

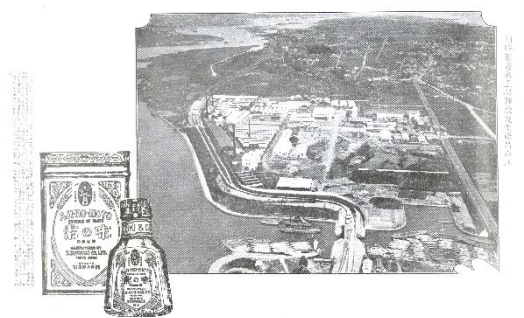
大師線沿線には日本蓄音器商会、後の日本コロムビアが進出してきて、蓄音機やレコードが生産されました。レコードは昭和初期にかけ新しいメディアとして注目されていきます。



『工業港湾川崎市写真帖』より

味の素（大正 3 年） 石井泰助宛鈴木三郎助書簡（大正元年 10 月 15 日）

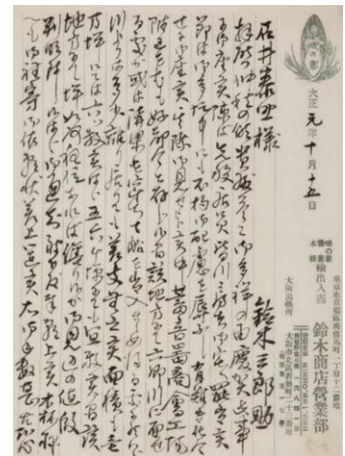
もう 1 つ大きな工場は鈴木商店、味の素です。日本蓄音器機商会のすぐ近くでした。味の素の工場は今でもあり、うま味調味料で調味料界では革命的な存在です。元々は葉山に工場があったのですが、実は公害などの問題で移転先を探していました。なかなか移転先が見つからない中、川崎はむしろ積極的に誘致したのです。



『工業港湾川崎市写真帖』より

右は鈴木商店の経営者、鈴木三郎助が石井泰助に送った書簡（一部）です。川崎に移転してきた理由として、多摩川に近いこと、川から多少離れていたとしても運河を掘ればアクセスができる…とあり、水運を重視していたことが分かります。

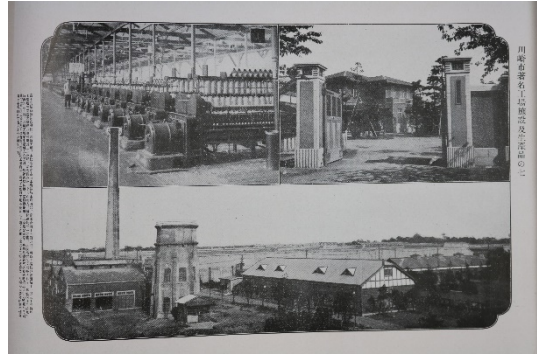
川崎大師に向かう大師線の沿線に川崎河口水門があります。戦前の川崎の都市計画の中では、川崎の沿岸部に運河を作る構想があり、この水門はその入口としてつくられたものでした。最終的にこの運河は実現しませんでした。多摩川の水運の価値、さらには運河で広がる可能性がメリットとして認識され、多摩川沿いに様々な工場が進出し、建ち並ぶようになっていきます。



川崎市市民ミュージアム所蔵

富士瓦斯紡績川崎工場（大正4年）

規模という点でインパクトがあったのが富士瓦斯紡績という大手紡績会社の進出です。富士紡績と東京瓦斯紡績が合併して誕生した会社です。どこに工場を建てようかと考えたときに、多摩川沿いは便利ではあったのですが、紡績工場に必要な大きな土地が当初確保できませんでした。そこで目がつけられたのが競馬場の跡地です。



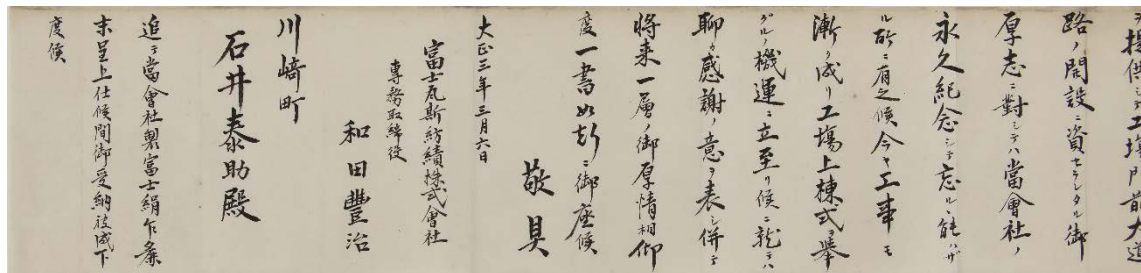
『工業港湾川崎市写真帖』より

日露戦争後、日本は国策として競走馬の改良に取り組みます。諸外国と比べ、軍馬が貧弱だったからだと言われています。それにかかる大きなお金のため、政府は馬券の販売に許可は与えないながらも黙認する方針になりました。そして明治の終わり頃、東京や横浜周辺でたくさんの競馬場が作られました。例えば東京では目黒、池上など、雨後の筍のようにあちこちで競馬場が作られ、独自に運営されました。川崎でも、今の富士見公園の辺りに競馬場ができました。しかし客が集まってくると射幸心があおられ、風紀が乱れるということで、政府は馬券の発売を再び禁止します。すると大半の競馬場の経営が成り立たなくなり、その広大な跡地に富士瓦斯紡績が進出してきたのでした。ちなみに現在の川崎競馬場は戦後にできた競馬場です。

紡績工場は、せいぜい数百人規模だったそれまでの工場と従業員の規模が違い、数千人規模の巨大工場でした。従業員の多くのは女工で、日本全国から川崎にやってきました。川崎と沖縄が現在でも関係が深く、川崎に沖縄出身者が多いのは、この富士瓦斯紡績の進出も大きかったのではないかと思います。

石井泰助宛和田豊治書簡（部分）（大正3年3月6日）

この富士瓦斯紡績の誘致にあたって石井泰助の尽力がありました。当時の富士瓦斯紡績の専務であった和田豊治という人から石井泰助への感謝状が残っています。



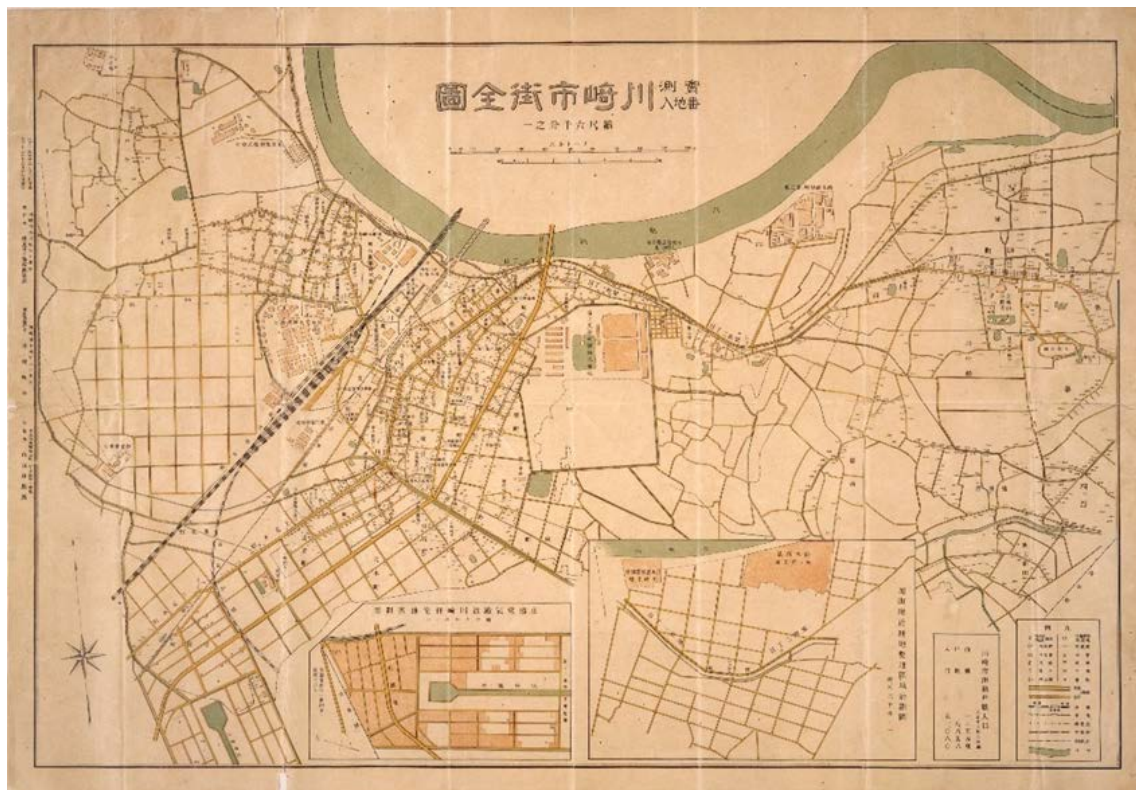
「石井泰助宛和田豊治書簡（部分）（大正3年3月6日）」川崎市市民ミュージアム所蔵

今回お見せしたいいくつかの書状は、石井家に残されていたものです。まとめて巻き物にして保管していたようで、川崎市市民ミュージアムに移管されて保管してきましたが、残念ながら5年前の台風で被災してしまいました。しかしなんとか修復することができ、現在こちらの3階で開催されている市制100年の記念展でも実物の一部を見ることができます。

大正時代末期の川崎市街

工場の進出によって、川崎の人口は急激に増えました。当時の川崎町はこれに対応するためさまざまな都市化施策・事業に取り組めますが、中でも大きかったのが水道事業です。川崎町営の水道を独自に敷設しようとする取組でした。

現在でいう土地区画整理の事業も進みました。住宅が無秩序に作られたのではスプロール化が進むということで、道路や住宅地を計画的に整備しました。大正時代終わり頃の地図を見ますと、市街地と隣接するエリアで道路が碁盤の目状に整えられています。



「川崎市街全図（大正末期）」川崎市市民ミュージアム所蔵

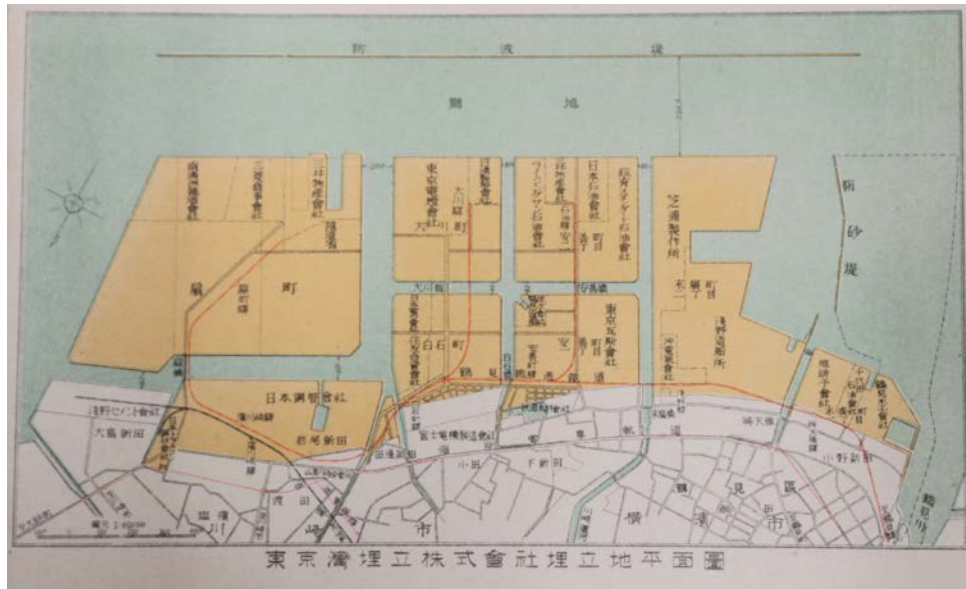
浅野総一郎（1848～1930） 東京湾埋立株式会社

大正時代半ばぐらいまでの川崎の工業化は、川崎の町や多摩川の沿岸を中心に進められていましたが、ここに進出してきた工場は食品産業や軽工業など、多くの土地を必要としないものが中心でした。逆に言えば、これがある意味、当時の限界であったかもしれません。

この大きく状況が変わることになったのが、臨海部を埋め立てて、工場のさらなる誘致が始まった頃です。その中で大きな役割を果たしたのが浅野総一郎です。当時、浅野セメントという会社を東京の深川で経営しており、その新工場を建設する場所を探していました。東京湾埋立株式会社という会社をつくり、現在の鶴見から浜川崎の方にかけて埋め立て事業を進めていきます。



浅野総一郎
(近代日本人の肖像より)
国立国会図書館



「東京湾埋立株式会社埋立地平面図」 川崎市市民ミュージアム所蔵

日本鋼管株式会社（大正2年）

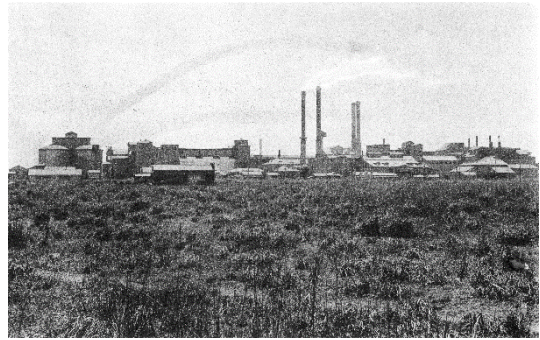
この埋め立て地に進出してきたのが日本鋼管です（上右）。明治時代から高炉を使った製鉄、近代的な製鉄業が八幡製鉄など行われていましたが、全て官営事業でした。日本鋼管は日本初の民間の大規模な製鉄事業でした。



日本鋼管株式会社
『工業港湾川崎市写真帖』より

浅野セメント川崎工場（大正6年）

浅野総一郎は自ら埋め立てた臨海部にセメント工場を建てましたが、その材料である石灰石は当時、青梅など奥多摩の方に採掘場の採掘場から運んでいました。これを東京の工場に運ぶために、青梅鉄道（現在の青梅線）が明治時代から開通していました。しかし川崎にも工場ができますと、青梅の方から鉄道で東京まで運んだ石灰石を、さらに川崎まで運ぶということで、あまり効率が良くありませんでした。

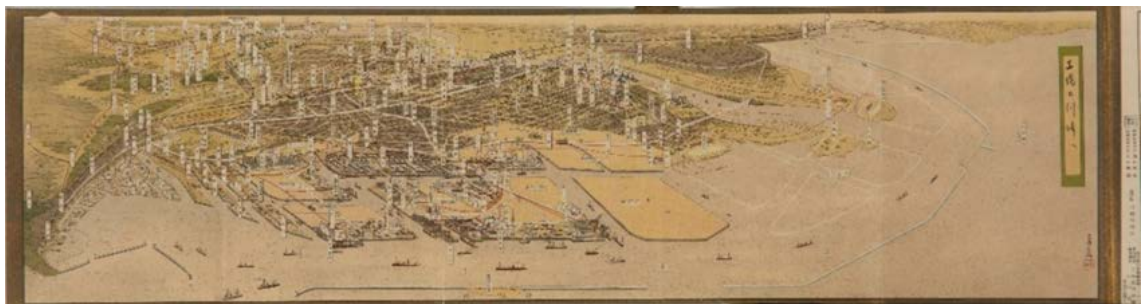


「川崎市勢要覧（昭和4年）」より

一方、当時の川崎の資本家たちの間には、多摩川上流でとれた砂利を川崎まで輸送するための鉄道構想がありました。しかしなかなか資金が調達できないでいました。浅野はそこに目をつけ、出資しました。この鉄道は当初現在の稲城長沼辺りを終点と考えられていて、砂利輸送だけならばそこまででも良かったのですが、さらに多摩川に鉄橋を架け立川まで線路が延長されることになり、これで青梅から川崎まで、直接鉄道で石灰石を運んでくることができるようになりました。こうして南武鉄道、現在の南武線が開業します。川崎の発展に非常に大きな役割を果たすことになる鉄道でした。

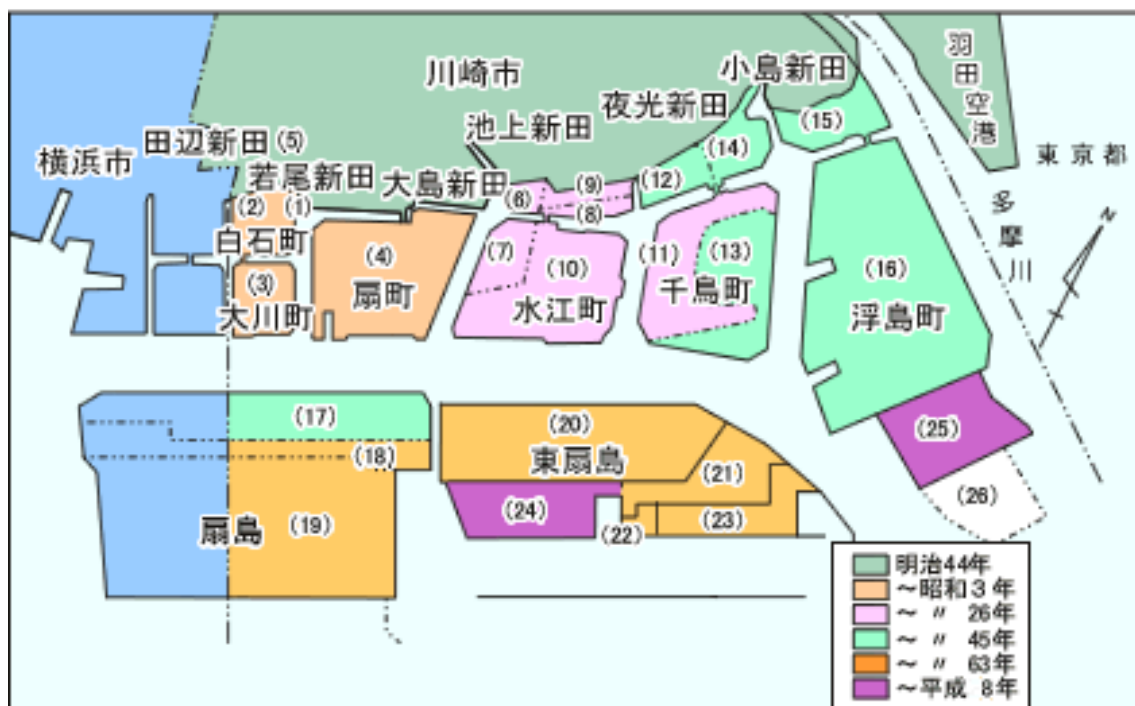
臨海部に広がる工場地帯 川崎臨海部の埋立

下は昭和初期に川崎市が、埋め立て地への工場誘致のために作ったパンフレットです。鳥瞰図で、浅野が埋め立てたのはこの辺りです。その後、どんどん埋め立て地は広がっていきます。当初は民間主体で進めていましたが、戦後になると神奈川県や内務省、川崎市などの公的セクターが中心になって進めていくようになり、最終的には多摩川沿いまで埋め立てが進んでいきます。多摩川沿いに軽工業、海沿いの臨海部に重工業が、戦前から戦後にかけて発達してくることで、川崎市は本格的に工業都市への歩みを始めました。



『工場は川崎へ』 川崎市市民ミュージアム所蔵

川崎港の埋立状況



川崎市港湾局ホームページより

～【休憩】～

都市計画法の制定

工業化が進むと共に、川崎町周辺の町村でも人口がどんどん増えていきます。東京や横浜、大阪など全国の大都市でも軒並み人口増加、市街地拡大が顕著な時期でした。

明治時代の東京市は、現在の東京 23 区よりずっと小さく、現在の山手線よりも小さい範囲でした。渋谷、新宿、池袋など現在の副都心は全て、東京市外の郡部でした。これが明治終わりから大正、1910～20 年代にかけて人口が増え、どんどん家が建てられていくのですが、当初は開発を規制する法制度がなかったため、市街地のスプロール化、無秩序な市街地形成が進んでしまったと言われています。現在の東京で言えば、山手線のちょっと外、大久保から中野の辺りなどは、今でも少しごちゃごちゃした感じの街並があるところもあります。

このままではまずい、政府が予め道路や水道などの都市計画を立ててこれを抑制していかうということで、大正 8 (1919) 年に「都市計画法」が制定されます。当初の都市計画法は都市の無秩序な拡大を抑制し、コントロールしていくことが一番の目的でした。政府がまず、これを適用する都市として東京、大阪、横浜などの大都市を指定し、そこにだけ適用

された法律でした。（現在の都市計画法は戦後に全面的に改正されたものです。）

中でも大きかったのは都市計画区域の設定です。例えばまだ東京市に編入されていない周辺の町村も含めて都市計画の網をかぶせ、計画を適用する範囲を決めました。その内、その都市に飲み込まれるであろうエリアも予め設定されました。ある都市の都市計画区域内に指定されるということは、その都市の事実上の縄張り、その勢力圏・都市圏に含まれると捉えられたと考えて良いと思います。

東京市に指定された都市計画区域は、東京駅を中心とした半径 16 km 程、1 時間程度で到達できるエリアが基本になっていました。これをもとに定められたエリアが、現在の東京都特別区 23 区の範囲になってきています。これによって荏原郡世田谷村など、東京市の周辺に広がっていた郡部が、大都市東京に飲み込まれていくことになりました。

横浜都市計画区域

大正 10（1921）年、横浜市に都市計画法が適用されます。横浜市の中心は港のある関内辺りとされ、そこを中心として都市計画区域が指定されました。次頁の図、赤で囲まれたエリアです。当時の川崎駅、大師河原村をはじめ、田島村や御幸村、周辺の町や村も含まれています。当時の政府としては、川崎が独立して都市になるとは想定していなかったのだと思います。川崎は工業化も人口増加もまだ始まったばかりで、都市化はそれほど進んでいなかった、もしくは進んでいるといっても、あくまでも東京や横浜の隣接地としての都市化と考えられ、川崎は横浜市の都市圏として認識されていました。



横浜都市計画区域図
『都市計画要覧』
国立国会図書館

そして日吉や、後に川崎市に編入される中原などはこの範囲外であり、都市圏外の純然たる郡部と考えられていました。そこまで都市化が至るとは、当時想定されていなかったということかと思います。

池田宏（1881～1939）

横浜都市計画区域編入の理由

大正時代の内務官僚で池田宏という人がいます。初代都市計画課長として大正 8 年の都市計画法制定を仕切り、その後、東京市の助役や神奈川県知事にもなった人物です。昭和に入るまで日本の都市計画行政、都市計画の考え方に大きな影響を与え続けました。この池田が後に、次のように説明しています。「川崎の辺りというのは、横浜市と東京市の中に位置する。この 2 つの町の郊外の市町村として、いずれかの都市計画区域に編入しないと、京浜両市の緊密な連携が中断する恐れがある」。川崎だけでは少し弱い、あくまでも東京か横浜という発展していくエリアの中に入れていかないと難しいのではないかと池田は考えていたということです。「東京と横浜のいずれか」ということですが、東京は東京府、横浜は神奈川県なので、普通に考えればやはり川崎は横浜に付属させてはどうかということだったのでしょう。



池田宏
(近代日本人の肖像より)
国立国会都市間

川崎市の誕生

ところが、この後の数年でこの情勢が大きく変わります。一つは川崎駅、川崎の町の周辺だけではなく、臨海部の埋め立てがどんどん進み、周辺町村も含めて広い範囲で工業化と市街地化が進んできたことでした。

もう一つは水道です。工業化、人口増加が進んだことにより、水の需要が大きく増加し、川崎独自の水道が作られました。多摩川から水を引いたのですが、当時の川崎町の町域内からでは近すぎ、上流から水を引く必要がありました。このことにより、多摩川上流と下流の地域の双方の関係性、一体性が強まっていったのです。

そして関東大震災の少し前くらいからのようなのですが、川崎独自に市制を施行したいという声が、川崎町を中心に強くなってきます。そして大正 13（1924）年 7 月に川崎町、そしてその前年に大師町となった大師河原町、御幸村の三町村が合併して川崎市が誕生します。大師町の隣、臨海部の田島町も後に、昭和に入ってから合併することになります。

池田による川崎都市計画の眼目

池田宏は都市計画において「まずもってその都市が拠って立つところを明らかにする。どのような成り立ちで、どういう性格・特徴を持っている都市なのか、これを考えることが必要であり、その都市の特徴を考えた上でその要求を充足する。これが基本である」と考え

ていました。そして川崎の都市計画の骨子は次の3点だと語っています。一つは「横浜と通じる大きな海面」。臨海部の埋め立て地と隣接する海面。そして「鶴見川」。横浜と川崎を隔てるという点でも重要です。それから「多摩川」。多摩川は地域の水源でもあります。

川崎市の発展はこれらの水の利用によって導かれる。海水と内水（河川）の両者を完全ならしめるべき都市計画が骨格である。つまり、池田によると川崎の都市というのは川と海の水が基本であり、それをうまく活かし、利用することが都市計画の重要な骨子で、都市発展の方向性もそこにあると考えたわけです。

川崎都市計画区域（昭和3年）（「川崎都市計画区域決定理由書」）

川崎への都市計画法の施行は昭和3年、川崎の都市計画区域が設定されたのは翌昭和4年のことでした。この時に設定された川崎都市計画区域には、当時はまだ市外だった中原や日吉が含まれていました。この時に中原と日吉は川崎市の縄張り（都市圏）だと認識されたということになるかと思います。

川崎の都市計画区域は、川崎市の中心から概ね東方6km、西方8kmの範囲、当時の交通機関で、約60分で到達できる範囲とされました。東京の場合は、東京駅を中心に半径16kmをコンパスで円を描くように設定したのですが、横浜と東京に挟まれ、多摩川もある川崎では当初から、東西に延びた細長いエリアが都市圏として想定されました。右は当時の都市計画区域です。



「川崎都市計画区域」
（国立公文書館所蔵）

鶴見川をはさんだ二つの村

先ほどの池田宏の発言に基づき、川崎がまず寄って立つ「横浜と通じる海面」に市域を拡張していったならば、鶴見の方にもっと拡張していても良かったのではないかとと思われるでしょう。実際、現在首都高や産業道路を車で走っていても、川崎市川崎区と横浜市鶴見区の間には地理上の区別をあまり感じません。鶴見の辺りも川崎の工場地帯の一部だと考えるのも普通だと思うのですが、そうはなっていません。

なぜかという、これには少し複雑な経緯がありました。明治時代には鶴見川右岸に横浜との関係が強い生見尾村があり、大正10（1921）年に鶴見町になりました。一方、鶴見川左岸には川崎との関係が強い町田村がありました。このようにもともとは、鶴見川を挟んで

別々の村がありました。大正 12（1923）年に町田村は潮田町と名前を変えますが、直後に鶴見町が潮田町を合併する形で鶴見川の両岸をまたいだ鶴見町が誕生します。

この辺りから横浜市は鶴見町に市外給水を提示し、合併する話を持ちかけます。鶴見町の中でも、左岸の旧町田村の方では川崎への編入を希望する声も強く、町内割れたようですが、最終的に昭和 2（1927）年に鶴見は横浜市に合併されました。現在も鶴見川が市境ではなく、鶴見川の左岸地区にも横浜市のエリアがあるのは、このような経緯、歴史的な要因に拠ります。川崎の都市計画区域設定の直前に、鶴見は横浜に入ってしまう、臨海部の方に川崎市を拡張していく余地はこれで無くなりました。

日吉村争奪戦 川崎市都市計画図（昭和 12 年）

次に日吉村です。当初から川崎市の都市計画区域の中に設定され、これに日吉村の村会で賛成の決議もしています。日吉村は川崎の都市圏内と認識されていたわけです。

しかし、状況が少しずつ変わってきます。大きかったのは東京横浜電鉄、現在の東急東横線の開業です。東京横浜電鉄は、東京の渋谷と横浜を結ぶ都市間の連絡という目的と共に、その沿線に積極的に住宅地を開発することを経営の一つの柱にしていました。例えば田園調布、多摩川を渡って新丸子、日吉台、綱島などを「田園都市」と呼び、郊外住宅地として開発し、大学等の学校の誘致も積極的に行いました。その中でも最大のものの一つが慶應義塾大学でした。沿線の日吉エリアに誘致し、周辺を大学や住宅地の町として開発したわけです。

実はこの頃から、横浜市は日吉に慶應がくるのであれば、横浜市の水道を提供するとちらつかせたようです。このことから日吉で「横浜の方に入りたい」という声が出てきます。でもやはり日吉は川崎との関係も強い。中で分かれてしまうわけです。

『近代水道の政治史』という研究書を出された大正大学の松本洋幸先生によると、横浜や東京、そして川崎の都市形成には、水道の大きな影響があったことが分かっています。

話をさらにややこしくしたのが、国鉄が建設した「新鶴見操車場」です。この巨大な貨物施設によって、日吉村と川崎の間が地理的に分断される地域が一部できていました。

最終的に昭和 12（1937）年に日吉村は、西部は横浜市、東部は川崎市に分割合併されることになりました。現在、日吉駅周辺は横浜市ですが、少し行って矢上川辺りまで来ると川崎市です。川崎市立日吉小学校があれば、横浜市立日吉台小学校もあります。

客観的に見れば、横浜と川崎の痛み分けのように見られますが、川崎側としては、都市計画区域を設定した時に、川崎の縄張りだった日吉が半分取られてしまった、横浜市にしてや

られた感のある、事実上の敗北だったのではないかと感じられます。日吉は川崎、横浜の双方にとって非常に大きなエリアだったとみることもできます。

下は日吉村の分割編入の後、昭和 12 年の川崎市都市計画図です。川崎の都市計画の一環として、日吉の辺りの道路網が計画されているのが確認できます。当時の都市計画法は、その計画が制定された市の外にも範囲や効力が及ぶという考え方に基づいていましたがこの後、一つ都市計画区域のエリアは一つの市のエリアと同じというようにな変わってきます。少し見にくいのですが、先ほどの川崎の運河網の計画が描かれていることも確認できます。



「川崎都市計画図（昭和 12 年）」川崎市市民ミュージアム所蔵

「大中原」をめぐる 中原町水道一般図

日吉の次は中原です。現在の武蔵小杉の辺りですが、元々は中原村と住吉村という村がありました。これが大正の終わりに合併し、中原町となりました。

東横電鉄が渋谷の方から開通してきたのはちょうどその頃です。そして新丸子に駅ができ、さらには南武鉄道も開通します。明治、大正時代には鉄道交通から取り残され、不便だった地域に一気に鉄道が二本開通し、渋谷からすぐに行ける便利な場所になったわけです。そしてその後の中原町の方向性については、当時大きく二つの考え方がありました。1つは中原を中心に発展させていく「大中原」構想がありました。それを支える一つの柱として、中原でも独自の町営水道が作られました。ところが当初考えていたほどには人口は増えず、水道にかかるお金が町の財政を圧迫するようになり、次第にもう一つの「川崎市との合併」派が有力になってきます。

昭和 8 年、川崎市と中原町が合併します。中原は独自の発展を諦め、川崎市に取り込まれていくことになったわけです。もし町営水道がうまくいっていたら、別の選択肢もあったのかもしれませんが。状況によっては隣の高津などと合併し、「中原市」ができていたということも十分に考えられたのではないのでしょうか。

川崎市と尼崎市との比較

関西で川崎市とよく比較とされる都市として、尼崎市があります。尼崎は川崎と同時期に工業都市として急速に発展した一方、現在に至るまでそれほど市域の拡張はしていません。純粋な工業都市と考えてよいかと思います。一方川崎は工業都市という側面の他、新百合が丘のような純然たる住宅都市なども含み、工業だけではない多彩な都市、都市としての性格が曖昧になったとも言えます。川崎を関西に置き換えるならば、尼崎が周辺の都市、例えば少し上流の宝塚などの辺りまで合併して、尼崎市を作り上げた、と考えると分かり易いでしょうか。宝塚といえば住宅や宝塚歌劇団など高級なイメージがありますが、そういうところまで尼崎市になっていたならば、随分イメージも変わっているということになるかと思っています。

高津町の動向

次は隣の高津です。高津は当初の川崎の都市計画区域の中には入っていませんでしたが、中原と少し状況が似ていました。多摩川を挟んで江戸からの街道が通っており（中原は中原街道、高津は大山街道）、しかし明治・大正時代の鉄道開発からは取り残されていた地域でした。そこに南武鉄道が開通します。それから明治時代に二子玉川まで開通していた玉川電気鉄道、現在の東急田園都市線が、大正時代の終わりに二子橋の上を通って溝口まで乗り入れてきます。先ほどの中原と同じように、渋谷まで電車一本で行けるようになりました。高津も、中原ほどではなかったのですが、合併については考え方が分かれるところがあったようです。特に問題になったのは火葬場を誘致するかどうかでした。当時、川崎市には無かった火葬場を高津の町内に作りたいと話があり、当然地元からは反対意見がありました。最終的に火葬場は作られ、川崎市に編入されてからは緑ヶ丘霊園も作っていくことになります。

川崎市域の確定 市域拡張の背景

この時点で、橋樹郡は稲田町、宮前村、生田村、向丘村の 4 町村しか残っていませんでしたが、南武鉄道の開通でこの 4 町村と川崎とのアクセスも断然便利になっていました。都

市計画区域エリア設定の当初の考え方である「中心部から 1 時間程度でいける」という条件も満たした事となり、川崎市への合併が自然な流れとなりました。1938 年、昭和 13 年に、この 4 町村が川崎市に編入され、橋樹郡は消滅します。

川崎市がどんどん地域拡張していったのと同様に、横浜市も地域拡張していました。昭和 14 年に横浜市は大規模な北部に向かっての地域拡張を行い、この時に都築郡のほとんどの町村が合併されることになったのですが、柿生村、岡上村の二村だけは横浜市から遠いということで合併の対象にならず、川崎の方が近いということで、川崎市に入ることになりました。この 2 村の編入は横浜の地域拡張の余波だったともいうことができるかと思います。川崎の現在の市域は、この頃にほぼ確定しています。その後は、埋め立て地が戦後に増えた箇所はありますが、新たな町村の編入などはありません。

南武鉄道図会

南武鉄道がつくった沿線の紹介図です。描いたのは吉田初三郎という画家で、大正から昭和初期、戦後にかけて、全国各地の名所や観光地を案内・紹介する鳥瞰図を大量に描いたことで知られています。吉田の作品は、発注主が強調してほしい物や事柄をデフ



「南武鉄道図会」川崎市市民ミュージアム所蔵

ォルメして描くのが特徴の一つです。この図では発注主である南武鉄道の電車が縮尺を無視した巨大な形で描かれています。北海道や樺太、朝鮮半島や台湾なども現実ではありえない縮尺・構図で、富士山も異様に巨大です。このような商業的な絵を多く描いたということで、長らく美術界では評価が低かったのですが、ここ数十年でかなり再評価が進んでいます。

改めて見ますと、非常にわかりやすく面白い絵です。近年は展覧会などで取り上げられることも増えており、今年も府中市美術館で吉田初三郎の特別展が開催され、同じ絵柄のポスターが展覧されていました。沿線での砂利の採集や運搬、工場の様子などもよく描かれており、当時の沿線の状況が非常によくわかる絵図です。

日本ヒューム管川崎工場

南部鉄道の沿線にできた工場の中で、意外に知られていないのが津田山にあった日本ヒューム管川崎工場です。ヒューム管とは水道や下水に使う土管です。川崎市の都市形成にお

いても水道が非常に重要でしたが、全国で都市化が進み、特に戦後にどんどん建設が進む中、水道管の敷設や下水道の整備は非常に重要でした。それを下支えする工場が川崎にありました。例えば「ドラえもん」を見ていますと、空き地に土管が置かれています。あれは高度成長期、昭和40年代の姿であり、そうした設備の当時の重要性が表れた場面かと思います。

まとめ

川崎の地域の拡張は工業化や宅地化の進展と共にあり、それに対応していく過程でした。そしてお隣、横浜市とのせめぎ合いでもありました。

そしてもう一つ大きいのは川崎から多摩川沿いに延びた南武鉄道です。当初は砂利、次に石灰石を運ぶという産業鉄道の意味合いが強かった鉄道でしたが、1930年になるとこの沿線に工場がどんどん進出し、武蔵小杉の周辺で現在もある日本電気や富士通の工場などが出来上がり、それと共に宅地化も進みます。さらに多摩川の水を工業用に確保する狙いもあり、川崎の細長い地域が出来上がりました。

駆け足で川崎の工業化と地域の形成を見てきました。川崎がどうしてこのような姿になってきたのか、工業都市としての発展、横浜との関係、様々な思惑が交じり合う形で現在の川崎市ができてきたということになるかと思います。

私の話はこれで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

質疑応答

Q：川崎区には安くておいしい食文化があると認識しています。また大田区と並んで銭湯が非常に多い地域です。これらは工業化と共に、他府県から大量の労働者が川崎に集まってきた事と関係があるのではないかと。彼らは決して賃金が多くはなく、また人数が多かったもので、そのような食文化や銭湯が発達したのではないかと。また銭湯が多いというのは、お話の中で出てきた水道の整備との関連もあるのではないかと考えたのですが、いかがでしょうか？

A：概ねおっしゃる通りだろうと思います。大量の工場労働者が川崎にやってきたということ。特に初期においては男性が単身で来られる方が多かったようで、その需要を満たす商売が増えてきたということがあったのだと思います。また、銭湯は鶴見区にも多いのですが、黒湯が出てくる温泉銭湯も多いです。こうしたことも成り立ちとしてあったかもしれませんが、明治終わり頃の資料を見ていると、工業化が進む前の穴守稲荷や大森海岸、川崎大師の辺りで黒い鉱泉水がよく出ていたようです。

Q：富士瓦斯紡績という会社が競馬場の所にあったという話ですが、現在の企業につながっているのでしょうか？また以前別の所で「煙突男」の話を聞いたことがあるのですが、それはこの工場で起こった話でしょうか？

A：富士瓦斯紡績は、現在の富士紡という会社です。現在も紡績業はやっているかと思いますが、どのような事業を今行われているかは、私もすぐには分かりません。

煙突男は正にここで起こった事件です。

※現在は富士紡ホールディングス株式会社。本社東京都中央区。傘下企業には紡績業、化学工業などの事業を行っている会社がある。（追記）

Q：川崎市と尼崎市の比較のお話があったかと思いますが、関東では市町村合併が進んだ一方、関西ではあまり進まず、今も独立した市町村が多いように思いますが、この違いを生んだ大きな要因、影響は何かあったのでしょうか？

A：難しいところですが、東京横浜間に比べて大阪神戸間は距離が離れていたということは一つあるように思います。大阪神戸間にはいくつか都市が生息する余地があった一方で、東京横浜間くらい距離が詰まっているとどちらに入るのか、または川崎のように挟まれた間で一つにまとまっていくのかという感じになったのではないかと。今日のお話の中でも、横浜に圧迫される形で川崎の地域が固まっていたという印象があります。

Q：横浜の拡大も影響して、現在の川崎が形成されたという話ですが、そこに戦前の国策やその影響はあったのか。例えば少し前には平成の大合併で、国が合併を促すような政治的な動きがありましたが、同じようなことがあったのでしょうか。

A：神奈川県意向としては、横浜市と川崎市の合併を進めていました。横浜はそれなりに乗り気でしたが、川崎はあまり乗り気でなかったこともあり、進まなかったようです。昭和14年頃の段階では県知事が「川崎と横浜は合併させたい」というようなことを新聞などでも何回も言っています。合併が進まなかった一因には、政党基盤の違いもあったとも言われています。川崎は戦前、政友会系がかなり強かったのですが、横浜の方は非政友会系で民政党などが強かったということもあり、合併が進みにくかったということです。

Q：市外ですが、大田区久が原から御嶽山の間には日本鋼管通りという通りがあり、浅野家もその通り沿いにあります。大正の頃にこの通り沿いを川崎に進出してきた企業の方々用の宅地として開発、誘致したというような噂、話を聞いたことがあるのですが、そのような資料はあるのでしょうか？本当の話なのでしょうか？

A：十分あり得る話だとは思いますが、そのような資料等をまだ見たことはありません。ただ、久が原から川崎の工場に通うためには一度蒲田に出て電車に乗り換える事になりますが、当時の工場労働者の感覚からしますと少し遠く不便な気がいたします。多摩川を“橋を歩いて渡って通う”とかでしたらありかと思います。

実は川崎の有力者の方々は、多摩川対岸の世田谷区・大田区などにもかなりの土地を持っていることが多くありました。例えば成城学園さんの土地は、今の高津区にある鈴木家が大地主でした。こうした大地主の方が対岸の方で開発等するということは十分あり得たかと思います。

Q：県の構想では横浜に取り込まれるはずだった川崎が、本当に数年の間に、急に市制を実現させたという印象でした。そこにはやはり独自に水道を敷いたことが大きかったのでしょうか？

A：はい。もちろんそれだけではないのですが、近年の研究ではこの水道が大きな要因になったということが指摘されています。